



Иако покушаји политичких странака у Републици Српској и Федерацији Босне и Херцеговине да исциједе суву дреновину овдашње економије имају иритантан предзнак, један изузетак од овог правила до сада је био трагикомичан, а ускоро би могао да пређе у дирљиву фазу.

Ријеч је, наравно, о правом ковитлацу различитих партијских, личних и локалних интереса који се подигао због најављене изградње аутопута Београд – Сарајево.

Само због актуелних ратнохушкачких изјава Бакира Изетбеговића, та јагма, чија се ескалација очекивала на сједници Представничког дома Парламентарне скупштине БиХ, 15. новембра, за сада остаје у другом плану. Међутим, чим спласну тензије поводом зveckања оружјем из одаја лидера СДА, наставиће се тракавица која је обиљежила читаву 2017. годину, и то спознајом о судбини декларације о траси пута, чији је креатор бивши предсједник Српске демократске странке и њен посланик у бх. парламенту Младен Босић. Приједлог који је у овој институцији од почетка изазивао више чуђења, него подршке, по свему судећи, неће докрајчити такав ехо, већ спољне околности. Односно, СНСД-ова одлука да бојкотује скупштинско засједање и позив српског члана Предсједништва БиХ свим министрима и посланицима из Савеза за помјене да истог дана не буду у Сарајеву, већ да дођу на консултације у његов кабинет у Бањалуци.

Мада касно лансиран у орбиту идеја о смјеру овог пута, Босићев соло-пројекат је, ако ништа друго, био добра прилика да свака политичка звјерка покаже свој траг. Са гласањем или без њега, испоставило се да је жеља човјека из Брчког да модерна саобраћајница из матице Србије, преко Бијељине, стигне до родног града Младена Босића, а затим одвијуга до Тузле, највећи шок изазвала управо у његовој странци. Према незваничним информацијама, садашњи предсједник СДС-а Вукота Говедарица телефоном је ургентно тражио од посланика ове партије да игноришу Босићеву

Београд – Сарајево, аутопут којег нема, или мани паре и асфалт, дај трасу

Пише: Саша Бижић
среда, 15 новембар 2017 13:51

иницијативу. Тек је Милован Цицко Бјелица са Сокоца пријатељским тоном касније поручио бившем лидеру да се мане ћорава посла, без обзира на завичајни сентимент. Колатерална штета од читаве ситуације засула је Дарка Бабаља и Александру Пандуревић, у виду непотписаних билборда по Источном Сарајеву, са којих им је стигла иронична захвалница јер су, као, „измјестили“ аутопут из ове регије у складу са Босићевом листом жеља.



Од функционера СДС-а, Босића је јавно подржао само градоначелник Бијељине Мићо Мићић, рекавши да „све иде у прилог тој траси“. Али, додатних вјетрова у леђа није било, а осим тихе љутње СДС-оваца из осталих регија РС услиједила је дистанца ПДП-а, пошто је Диана Чекић саопштила да то није њихов став, те нескривена нервоза потпредсједника НДП-а, Фочака Здравка Крсмановића, који је Босићу замјерио да контрирањем варијанти Вишеград – Рогатица – Соколац – Пале – Сарајево „пријети да једну сјајну идеју искомпромитује до краја“. У име СНСД-а оглашавао се углавном Сташа Кошарац, ударајући у танке жице источносарајевског локалпатриотизма, у комбинацији са циничним опсервацијама о фрапантној сличности приједлога Младена Босића и модела Парламента Федерације БиХ. Врхунац стихије ипак је достигнут у маневрисању министра саобраћаја РС Неђе Трнинића (ДНС), који је на почетку гунгуле, прољетос, оплео по релацији преко Вишеграда, презриво је прогласивши „беспућем“, као да долази из Франкфурта, а не из Братунца. Пола године касније, схвативши да је већи партнер из

Пише: Саша Бижић
среда, 15 новембар 2017 13:51

владајуће коалиције склон тој опцији, морао је да се посипа пепелом по глави и бијесно поручује Босићу да је траса Бијељина – Брчко дио „дугорочне стратегије“, а да је „беспуће“ напрасно постало приоритет.

Док су се српске партије цијепале по линијама срезова, у бошњачким странкама је било нешто више дисциплине. Међутим, ни у другом ентитету нису претјеривали са координацијом, па је само СДА на свим нивоима наглашавала да је склонија тузланско-посавско-семберској комбинацији. СББ Фахрудина Радончића подржао је тај став на федералном нивоу, али је одмах након тога пожурио да са партнерима у власти у Босанско-подрињском кантону, из СДП-а и ДФ-а, поручи Сарајеву, Бањалуци и Београду како је вријеме да, пазите сад, „исправе гријехове према Горажду“ и скрену пут ка овом граду. Најлуђе од свега је што је тзв. коалиција љевнице и центра, дан прије предвиђеног гласања о Босићевој декларацији у Парламенту БиХ, 14. новембра, као госте на скуп у Горажду позвала Сулејмана Угљанина и Муамера Зукорлића. Тандем из Новог Пазара, који иначе не може да се смисли у родном крају, грмио је да нико неће обманути новокомпоноване савезнике из Санџака и Горажда, а упозорењем: „Нећете да нас преварите, хоћемо свој део“, задали су најозбиљнији ударац у леђа свом природном партнеру Бакиру Изетбеговићу.

И ту долазимо до кључног момента – док од српских и бошњачких расправа у РС и ФБиХ „гори земља“, до те мјере да би неупућени посматрач из иностранства стекао утисак да су багери и ваљци већ у пуном погону, са неимарима који само чекају да им домаћини кажу куда ће проћи асфалт, реализације „пројекта“ нема ни на видiku. Јер, очекује се да дио кроз РС и Федерацију финансирају – Турци. Према тврдњама овдашње контакт-особе, министра транспорта и комуникација БиХ Исмира Јуска (СББ), прво је у оптицају био неидентификовани бизнисмен из те земље, а онда је, преко ноћи, несуђени спонзор постала држава Турска. При томе, невјероватно је да се комплетна „пројекција“ заснива на неформалном обећању турског министра економије Нихата Зејбекчија, датом приликом његове посљедње посјете БиХ у октобру 2015. О потпуној необавезности тих ријечи свједочи чињеница да је Јуско, притиснут домаћим нестрпљењем, 30. јуна ове године послао писмо Зејбекчију, молећиво га питајући када ће и у којем износу Турска уложити обећани кеш за око 100 километара пута. Министар је био толико заинтересован за сопствену „шупљу причу“ стару скоро двије године, да је пустио сиротог Јуска да чека више од три мјесеца, да би тек 5. октобра штуро јавио како је, ето, његова земља и даље спремна да „одврне славину“, али само када се Срби и Бошњаци договоре о траси. Очито, зна човјек да је то утопија, у ситуацији када чак нису могуће ни сагласности унутар те двије нације, па га ништа не кошта да блефира.

Једну недјељу након Зејбекчијевог писамцета, турски предсједник Реџеп Ердоган обрео се у гостима код колеге по функцији из Србије, Александра Вучића. Док се Вучић 12.

октобра јавно дивиио госту јер је, наводно, од када је на власти, саградио 19.000 километара аутопутева по Турској, Ердоган је духовито реаговао на бригу званичног Београда, Новог Пазара и Сарајева – да од друмова грађених турским парама неће бити ништа. Дилему о траси у БиХ разријешио је по принципу „једним ударцем – двије муве“, односно запажањем: „Није проблем, направимо оба аутопута, и преко Тузле и преко Санџака“. Али, авај, оваква лакоћа обећавања није овјековјечена уговором, чврстим као стијена, већ пуким „писмом о намјерама“, чија је тежина за промил већа од Зебекчијевих усмених пошалица и писаног кулирања.

Док Ердоган, случајно или не, уопште не помиње српске крајеве, од Вучића се у РС очекује да заврши аутопут од Прељине код Чачка до Пожеге, а затим преко Ужица до прелаза Котроман на Дрини. Па би, ето, Турци наставили даље, од Вишеграда, а спремност у БиХ да им се олакша тај подухват огледала би се у пристанку да то не буде баш аутопут, већ тзв. брзи пут, који је јефтинији, пошто нема зауставну траку. А како Јуско најављује, између редова, Турци би добили и концесију на више деценија, како би наплатом путарине покрили трошкове градње. Међутим, све узалуд, када турску индолентност прати и несолвентност официјелне Србије. Од које се, према осам година старом пројекту саобраћајног института ЦИП из Београда, очекује да за 60 километара аутопута од Пожеге до Котромана, по врло тешком терену, са 62 моста и 22 тунела, уложи 760 милиона евра. А заборавља се да прије тог енормног улагања, односно „голуба на грани“, Вучићева власт треба да сагради пут Прељина – Пожега, и да је кинеска компанија, којој је припао посао вриједан 500 милиона евра, добила рок од три године за тог „врапца у руци“. И то са стартом одбројавања тек након комплетирања пројектне документације, а познато је колико на Балкану трају овакве „етапе“.

Све у свему, постоје озбиљни разлози за увјерење да Турска нема интересовања, а Србија нема пара, да би изашли у сусрет прекодринској листи жеља. Али, зато широк спектар политичара из РС и ФБиХ не оскудијева у способностима фантазирања. И у својеврсном сиротињском снобизму, који подразумијева градњу задужбина туђим новцем, буџетским или иностраним. Наравно, и мегаломанију, јер који страначки лидер жели да властиту “киторску” плочу качи на низ мањих, реалних пројеката са потенцијалом да људима у РС побољшају живот, када већ може да уђе у историју са једном “капиталном инвестицијом”.

У таквом амбијенту, тешко би се снашли, рецимо, добротвори иза којих су прије више од једног вијека остали Капетан-Мишино здање и Коларчева задужбина у Београду, ако би неким чудом осванули данас у Српској. Можда би им ситуација била јаснија уколико би у рукама имали модификовану верзију приповијетке Иве Андрића – “Јелена, жена које нема”, са осавремењеним насловом “Београд – Сарајево, аутопут којег нема.” Нажалост, ни преко Бијељине и Брчког, ни преко Вишеграда и Источног Сарајева.

Београд – Сарајево, аутопут којег нема, или мани паре и асфалт, дај трасу

Пише: Саша Бижић
среда, 15 новембар 2017 13:51

(srpskainfo.com)